Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10731**

18. Wahlperiode 14.12.2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Krischer, Lisa Paus, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Diesel-Pkw in der Bundesrepublik Deutschland

Seit über einem Jahrzehnt nimmt der Marktanteil von Dieselautos in der Bundesrepublik Deutschland deutlich zu. Diese Entwicklung wird immer wieder als für den Klimaschutz positiv eingestuft, so etwa seitens des Verbandes der Automobilindustrie. Auch für Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt leisten Dieselmotoren „durch die CO_2-Einsparung einen wertvollen Beitrag, dass wir unsere Klimaziele erreichen können“ (vgl. www.tagesschau.de/wirtschaft/dobrindt-diesel-steuer-101.html, 21. Dezember 2015). Offenkundig ist hingegen, dass mit der Verbreitung von Dieselfahrzeugen die Luftqualität in Städten massiv beeinträchtigt wird. Nach Angaben der EU-Kommission überschreiten derzeit hergestellte Euro-6-Dieselfahrzeuge im Durchschnitt unter realen Fahrbedingungen im Vergleich zu Labortests den NO_x-Grenzwert um das Vier- bis Fünffache. Ebenso sind die Verbrauchs- bzw. CO_2-Werte bei zahlreichen Automodellen nicht stimmig und weichen deutlich von Herstellerangaben ab. Statistiken zeigen, dass Dieselantriebe vor allem in den Fahrzeugsegmenten der Oberklassen, Vans und SUV vorherrschen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich der Marktanteil von Diesel-Pkw sowie leichten und schweren Diesel-Nutzfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland seit 1990 entwickelt (bitte in tabellarischer Übersicht, differenziert nach Hubraumklassen und Fahrzeugsegmenten)?
2. Wie haben sich Fahrzeuggewicht und Leistungsstärke bei Neuwagen mit Dieselmotoren in der Bundesrepublik Deutschland seit 2000 entwickelt (bitte in tabellarischer Form, absolute und prozentuale Veränderungen pro Jahr, differenziert nach Hubraumklassen und Fahrzeugsegmenten)?
3. Wie haben sich die durchschnittlichen Hubraumgrößen von Neuwagen mit Dieselmotoren in der Bundesrepublik Deutschland seit 2000 entwickelt (bitte in tabellarischer Form, absolute und prozentuale Veränderungen pro Jahr)?
4. Wie hat sich der Kraftstoffverbrauch (in Litern) von Diesel-PKW und leichten und schweren Diesel-Nutzfahrzeugen seit 1990 entwickelt (bitte in tabellarischer Darstellung, differenziert nach Jahren; durchschnittlicher Verbrauch pro Fahrzeug und Hubraumklasse sowie Fahrzeugsegment und absolut (in Litern) pro Hubraumklasse)?

5. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die aktuelle Marktentwicklung bei Pkw-Neuzulassungen mit Dieselbetrieb (siehe z. B. www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.zulassungen-der-diesel-faehrt-in-der-region-in-den-keller.88bd1258-c99b-48e6-8ecf-d6446b29d71f.html) in Deutschland und Westeuropa?
6. Wie hoch ist der Anteil der Pkw mit Dieselmotor an den Neuzulassungen im gewerblichen Bereich (Dienstwagen), wie hoch bei den privaten Autokäufern und wie groß sind die Unterschiede bei durchschnittlicher Motorleistung, durchschnittlichem Gewicht und durchschnittlichem offiziellen Verbrauch zwischen gewerblichen und privaten Dieselkäufern?
7. Wie bewertet die Bundesregierung das im Rahmen des „C40 Mayors Summit“ seitens der Städte Mexiko-Stadt, Paris, Athen und Madrid vereinbarte Ziel, bis 2025 Diesel-Fahrzeuge aus dem Stadtgebiet zu verbannen, und steht die Bundesregierung hinsichtlich dieses Thema mit anderen Staatsregierungen im Austausch?
8. Wie hoch sind die durchschnittlichen Anschaffungskosten für Autos mit Benzinmotor, wie hoch für Autos mit Dieselmotor?
9. Wie hoch sind die durchschnittlichen sog. „total costs of ownership“ für Autos mit Benzinmotor, für Autos mit Dieselmotor und für Elektroautos im Vergleich?
10. Wie haben sich die durchschnittlichen CO_2-Emissionen von Diesel-Pkw in Deutschland im Vergleich zu Pkw mit Otto-Motoren seit 1990 entwickelt (bitte in tabellarischer Form pro Jahr und differenziert nach Hubraumklassen)?
11. Wie bewertet die Bundesregierung den ökologischen Rebound-Effekt bei Diesel-Pkw, wonach aufgrund des Trends zu leistungsstärkeren Motoren und schwereren Modellen insbesondere bei Diesel-betriebenen Pkw eine deutlichere Verbrauchsminderung verhindert wurde (vgl. hierzu UBA, 2010: CO_2-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland. Mögliche Maßnahmen und ihre Minderungspotenziale. Ein Sachstandsbericht des Umweltbundesamtes, S. 10)?
12. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass die bei Dieselfahrzeugen realisierten Effizienzsteigerungen vor allem dazu führen, dass das Gewicht der Fahrzeuge erhöht und die Motorleistung gesteigert werden?
13. Worauf führt die Bundesregierung zurück, dass sich bei benzinbetriebenen PKW der Durchschnittsverbrauch im Zeitraum von 2008 bis 2014 reduziert hat, während er bei Diesel-PKW nahezu konstant geblieben ist?
14. Wie bewertet die Bundesregierung den Reboundeffekt bei Diesel-Pkw, wonach aufgrund des niedrigeren Kraftstoffpreises zum einen eine Zunahme der Verkehrsleistung induziert wurde und zum anderen der Trend zu leistungsstärkeren Motoren und schwereren Pkws induziert wurde?
15. Von welchem Reboundfaktor (pro Cent bezogen auf die Veränderung der Verkehrsleistung) geht die Bundesregierung bei den Kraftstoffpreisen aus?
16. Wie hat sich die durchschnittliche Verkehrsleistung (gefahrene km pro Fahrzeug und Jahr) von Diesel-PKW und Benzin-PKW seit 1990 entwickelt (bitte in tabellarischer Form, nach Jahren)?
17. Wie viel Liter Diesel werden in der Bundesrepublik Deutschland jährlich verbraucht, und wie hoch ist der Anteil von Diesel-PKW sowie leichten und schweren Diesel-Nutzfahrzeugen am gesamten Kraftstoffverbrauch im Straßenverkehr (bitte in tabellarischer Form, seit 1990 aufgegliedert nach Jahr)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

18. Wie viel Liter Benzin werden in Deutschland jährlich verbraucht, und wie hat sich der Anteil von Benzin-PKWs am gesamten Kraftstoffverbrauch im Straßenverkehr seit 1990 verändert (bitte in tabellarischer Form, differenziert nach Jahren)?
19. Wie hoch ist der Verbrauch von Dieselkraftstoff im Autoverkehr, und wie hoch ist der Anteil am gesamten Kraftstoffverbrauch im Autoverkehr?
20. Wie hoch ist der Importbedarf von Rohöl zur Produktion von Dieselkraftstoff in Deutschland, und wie bewertet die Bundesregierung den damit verbundenen Energieeinsatz und die Treibhausgasbilanz importierten Dieselkraftstoffes?

Berlin, den 13. Dezember 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333